

都市公共交通の完全無料化

株式会社カシク 古川 洋

横浜の公共交通活性化をめざす会代表

yokohama-public-transport@gmail.com

▶ はじめに

日本では「公共交通」と称しながらも公共のための都市間・都市内・地域交通機関の多くが民営化された JR を含め民間企業によって運営され、人々の移動の足を担っている。言うまでもなく民間企業は存続のために事業採算と利益が最優先関心事であり、経営はサービスの質と事業収益を上手にバランスさせることを目的としている。以前ある企業の社長が「公営バスの従業員給与が高すぎる。我が社の運転手であればより安くサービスを提供できる。」と語っているのを聞いたことがあるが、なぜか心に引っ掛かっている。民間企業としては利益を生まない事業は意味をなさないが、事業採算のみを重視する捉え方では人口減少も進む中、将来的に公共交通が崩壊するのではと危惧する。

▶ 国全体が公共交通無料化

ルクセンブルグは人口 60 万人ほどで面積は非常に小さく国民は裕福である。ルクセンブルグでは、日常的な交通渋滞という自動車問題が動機となり、交通渋滞緩和、不平等解消、気候変動目標達成を視野に入れて、鉄道路線新設、駅や車両の改良、トラム路線新設、自転車専用レーン増設、異なる公共交通機関間の接続の改善などにより交通サービスを改善して、2020 年 3 月より、すべての鉄道、トラム（右写真）、バスを無料化した。しかし、運賃廃止による収入減の影響は、年間約 4000 万ユーロ（64 億円）と僅かである。不運なことに、コロナの流行と同時期に開始されたため、2022 年の鉄道利用者数は 2019 年よりもわずかに減少（2,210 万人）したが、トラムの利用者数は 2018 年の週約 2 万 2,000 人から 2022 年には 4 倍の週 8 万 8,000 人に増加している。



▶ 持続可能な都市と地域を目指す自治体協議会（ICLEI イクレイ）

イクレイはドイツのボンに本拠を置く。横浜市、富山市、飯田市などが参加しているが、「なぜ我々は無料公共交通を必要とするか」という WEB サイトで、「韓国と EU は 2050 年カーボン・ニュートラル実現のため、Green とデジタル化を活用し、ゼロ・エミッション車普及促進し、都市における接続性、アクセス、生活の質を向上させる解決策の提供を目指しており、公共交通機関の運賃撤廃は



その一歩である。」と謳っている。サイトでは、上記のルクセンブルグのほか、韓国のファソン市、ダンジン市、2018 年 7 月より無料化されたエストニアのタリン市（左写真）、ベルギーのハッセルト（2023 年 4 月終了）、マルタ共和国（2021 年 10 月から）、米国のカンザスシティ（2019 年秋から）、オーストラリアのアデレード市、いくつかのフランスの都市などが紹介されている。



▶ フランスの公共交通の無料化トレンド

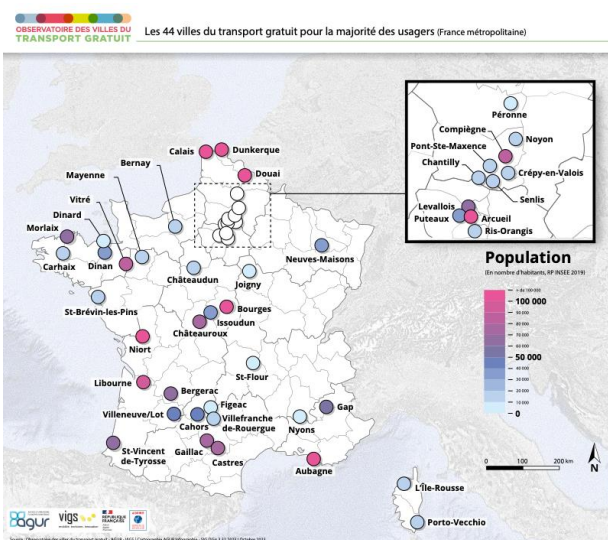
フランス国内では 45 自治体で公共交通が無料である。比較的大きな規模の自治体では、2018 年にダンケルク市（人口 91,000 人）が路線バスを無料化しており利用者は 2 倍以上に増え、過去 5 年間で 125% の利用者増を記録した。他にドゥエー、カレー、オバーニュなどがあるが、2023 年 12 月 21 日に 4 路線 60Km のトラム路線網を有するモンペリエ（人口 478,000 人 右写真）が加わった。モンペリエ都市圏はエコで住民を大切にするモデル地域の志向を打ち出してしている。



▶ フランスでの公共交通無料化の議論

公共交通無料化は2010年代後半から盛り上がりを見せ、2020年自治体選挙で公共交通完全無料化を公約に盛り込んだ18人の市長が当選した。「すべての利用者が、区別なく、ほとんどの時間、公共交通サービスの恩恵を受ける」という完全無料化はさまざまな議論を生んでいるが、G・エッフェル

大の論文を参考に典型的な意見に対する回答を以下にまとめる。第一の意見は「無料化の資金は他分野の予算を使うため、タダで利用できていない」であるが、「空席は無料で利用でき、恩恵は渋滞解消など社会的効果もある」。第二は、「無料が可能なのは小規模自治体でだけ」であるが、「一般的に無料交通は中規模都市（人口2万～10万人）が多い」。第三は、「無料化は投資や交通網の発展、サービスの質を犠牲にする」というもので、パリ、マルセイユ、グルノーブルで無料化不採用の理由の一つであったが、「フランスではモビリティ税が48%、公的拠出金が38%をカバーし



ており、利用者は運営費用の14%しか負担していない」。第四は、「運転手の労働条件悪化の恐れ」である。これについては、「乗車率が増加すると社会的統制が強化され、車内の安全性の向上効果があるという説もある一方、孤立感を持ちやすい運転手に対しては助言、指導する体制が必要である」。第五は、「徒歩を減少させ人々の健康を害する」というものである。「交通費無料の主な受益者は、貧困層、若年層、高齢者であり、調査結果より人口の19%、主に従業員、管理職、60代以上の人々が以前よりも歩行が増えている」。「無料移動は、社会的成功の象徴としての自動車中心主義に挑戦し、真に平等主義的なサービスを提供することを可能とする」などである。

▶ おわりに

公営交通が少数派の日本では無料化議論が生まれることはないかもしれない。しかし、「無料化」とは利用者のみによる負担ではなく、全納税者の資金で公共セクターとしての交通事業を支えると言うことである。すでに人口減少・高齢化・都市人口集中が進んでいるため、地方では鉄道の採算性ゆえに廃線の議論もある現在、「無料化」と言う地平は、これからの社会における公共交通のあり方を根本から問い直す原点を示している。 *写真はすべて小田部明人氏より提供されました。